



TITLE:

海運同盟に對する英吉利の態度(二)

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

---

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運同盟に對する英吉利の態度(二). 經濟論叢 1924, 18(6): 1075-1089

ISSUE DATE:

1924-06-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128174>

RIGHT:

# 京都市帝國大學經濟學會 經濟論叢

第 十 八 卷      第 六 號

大正三十一年六月一日發行

## 論 叢

道徳統計論概説……………法學博士 財部 靜治  
租税の公平と利益團體の組織……………法學博士 神戸 正雄  
フォン・ウイゼの社會學論……………文學博士 米田 庄太郎  
海運同盟に對する英吉利の態度……………法學士 小島 昌太郎  
時 論

移植民獎勵問題と世の謬見……………法學博士 山本 美越乃  
說 苑

スミスの學說に關して福田博士の教を乞ふ……………經濟學士 谷口 吉彦  
マルクスの勞賃論……………經濟學士 森 耕二 郎

## 雜 錄

貨幣廢止論……………經濟學士 中西 仁三  
パレト氏を憶ふ……………經濟學士 松岡 孝兒  
農業生産の機械化と經營規模……………法學博士 河田 嗣 郎

## 附 錄

本誌第十八卷總目錄……………

## 海運同盟に對する英吉利の態度 (二)

小島 昌太郎

### 八

海運同盟勅定調査委員會は、その目的とする所の調査報告を完了すると共に解散せられた。其後、世界大戰が勃發するに及び、英吉利は、自國に船籍を有する大部分の船舶に對し運賃率の管理を行つたが、之は國家非常事件に處する政策であつて、特にコンファレンスに對する政策と認むべきものではない。併し大戰終熄後、英吉利は海外貿易の發展及び海外屬領との海運聯絡の完成を速かにするの必要に促されて、一九一八年の帝國軍事會議 (Imperial War Conference) は、『帝國の中心と海外屬領並びに印度との主要航路に於ける海運を Inter-Imperial Board の調査の下に置き、且つその目的の爲めに海上運賃及び海運上の諸施設に關する總ての事項を調査し、之を報告するの權能を有する機關』を設置すべき旨を決議した。而して此決議に基き、一九二〇年に至り時の首相ロイド・ジョージ氏は帝國海運委員會 (Imperial Shipping Committee) を設立した。此委員會は『帝國内の貿易に關する海上運賃、海運施設及び海運事情に就いて、利害當事者の苦

情、並びに指定官憲より提出せられたる同じ性質の問題を研究し、其決議を當該政廳に報告する』の職務と、一般的に海運上の諸施設を調査し、その改良を當該官憲に勧告するの職務とを有つものである。<sup>1)</sup>

この帝國海運委員會が設立せられてから、海運に關する種々なる問題が、その利害關係者より提起せられ、この委員會の調査する處となつたが、その中の主なるものゝ一として運賃延戻制が研究せらるゝことゝなつた。それは最初濠洲聯邦政府が此調査を請求したのに初まるのであるが、之に引續いて同様の要求が各方面から提出せられ、新爾蘭土政府も亦此制度を不法のものと禁止せんことを提案して來たので、委員會も之を濠洲航路に限る問題とせずして、一般的に研究することゝしたのである。<sup>2)</sup>

濠洲聯邦政府の此問題提起の理由は、英濠コンファレンスが運賃延戻制を採用して居るが爲めに、聯邦政府官營船がヴィクトリア政府より積荷の申込を取消されて積荷を失つたと云ふこと、官營船に積荷をなす一般の荷主を保護するが爲めには、その荷主の失ふことゝなるべき延戻金を、船舶官營資金を以て補償するの必要があると認めらるゝこと、従つて船舶官營資金を保護するが爲めに、延戻制を不法として禁止する所の法律を帝國政府に於て制定することに、帝國官憲の注意を促すと云ふにある。<sup>3)</sup>而して尙之に附け加へて、英濠コンファレンス所屬會社は、若しそ

- 1) Report on the Work of the Imperial Shipping Committee, 1923, p. 3.
- 2) Final Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System, 1923, pp. 6.
- 3) ibid., pp. 28, Appendix I.

の荷主にして、コンファレンス外に在る所の濠洲政府官營船に積荷をなさば、その荷主の荷物は一切輸送を拒絶すると云ふことであるから、此事實について十分なる調査を請求すると云ふのである。<sup>21)</sup>

帝國海運委員會は此要求に基いて調査を遂げた。而して積荷拒絶の一件については、その事實を認むるも、而もそれはコンファレンス所屬會社の下級役員が何等の權限なくして行つたことに過ぎない事柄で、コンファレンスそのものゝ與り知らざる所であることが明かとなつた、と報告するに止まり、下級役員のかゝる行動を取締るべき何等かの方法を必要とすることに就いては、全く言及して居ない。<sup>22)</sup>之を、合衆國政府が同じ事實の發見に基きて、かゝる手段を法律を以て禁止したの<sup>23)</sup>と比ぶれば、兩國のコンファレンスに對する態度の大に異なる所を知り得るであらう。

次に、運賃延戻制を採用するコンファレンスに就いては、之には、社會一般より見て、一定の利益があると共に弊害もあるが、併し、結局その利益の方が大であり、且つ今日の進歩したる國に於ては、大産業が高度の經營組織に於て行はるゝことは、一般的形勢であるから、『コンファレンス組織なるものは、現代的商業の必然的隨伴物 (necessary concomitant) として認容せらるべきである。』となし、<sup>24)</sup>且つ、定期船事業に於ては、定期出帆を勵行し、賃率の安定とその均等とを維持するが爲めには、荷主の絶對的後援がなければならぬのであるから、彼等に對する何等かの拘

- 1) *ibid.*, pp. 28. Appendix I.
- 2) Interim Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System as obtaining in the Trade between the United Kingdom and Australia, (1921), p. 5.
- 3) Shipping Act, Sec. 14. Third.
- 4) Final Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System, 1923, p. 17.

束手段 (Ties) は、之を缺くことを得ざるものと認め、『コンファレンス組織を維持する必要、及び、何等かの形式に於ける拘束手段の必要に關する吾々の今回の結論は、その眼目に於ては、(一九〇九年の) 海運同盟勅定調査委員會の結論と一致する』と決議し、從つて、法律を以て延戻制を禁止せんとする濠洲聯邦政府の提議には、賛成しなかつたのである。

併し乍ら、帝國海運委員會は、運賃延戻制を以て、荷主を拘束する手段として唯一のものとは認めず、一般契約制 (the agreement or general contract system) なるものを以て、之と同一の效果あつて而も弊害の少きものと認め、コンファレンスが單一に此制度を延戻制に代へて採用するか、然らざれば、此制度と延戻制との何れか一方を荷主をして選擇せしむるの制度を採用せんことを勧告して居る。

## 九

この一般契約制なるものは、先の勅定調査委員會の當時には未だなかつたもので、南阿政府が一九一一年の法律 (The Post Office Administration and Shipping Combinations Discouragement Act) を以て、運賃延戻制を採用する船主には、政府が之と海上郵便契約を締結するを禁止したる結果として、南阿政府と豫てより郵便契約を有する南阿コンファレンスが、從來の運賃延戻制に代へて、南阿貿易商組合 (South African Trade Association) との間に此制度を採用したのに初

1) *ibid.*, p. 20.

まるのである。<sup>2)</sup>

この南阿航路に於ける一般契約制なるものは、コンファレンスと貿易商組合(荷主側の組合)との協議によりて、此航路に於ける運送をコンファレンス所屬會社に一手に委託することを協定し、之によりてコンファレンスが荷主の絶對的後援を保持するの制度である。併し契約の當事者たるものは、コンファレンスそのものと荷主側の組合そのものとはなくて、一方の當事者たるものはコンファレンス所屬の各海運會社であり、他方の當事者たるものは、組合所屬の各荷主である。即ち各海運會社と各荷主とは、コンファレンスと組合との協議によつて定められたる所の同一内容を有する運送の一手委託の契約を個々に締結するのである。而して此契約に於ては、荷主はコンファレンス所屬の會社に運送の一手委託を約する代りに、海運會社は之に對して、十分なる積荷の有無に關せず定期出帆を勵行すること、通常の状態に於ける需要に適合する所の船腹を供給すること、賃率の安定を維持すること、大荷主にも小荷主にも同一の賃率を以て取扱ふこと等の如き、運賃延戻制の下に於ては全く海運會社の任意に放任せられて居つた事柄を、契約上の義務として約するのである。而して賃率其他の事項の變更については、コンファレンスと商人組合との協議によりて決定することも此契約に規定せられて居り、契約の期間は一年であるが、其以後は六ヶ月の豫告を以て何れの當事者も此契約を解除することが出来ることになつて居る。

此契約制に於ては、荷主は正味運賃(Net freight)を支拂ふのであつて、運賃延戻制の場合に於けるが如く何等の割増(Primage)を支拂ふことなく、又一定期間の後に割戻金を受けると云ふのではない。従つてコンファレンスの手許に割戻金が延戻金の形式に於て累積保留せられて居るのではない。故に延戻制の場合の如く、制度の自動的作用によつて荷主が繼續的に船主に拘束せられると云ふ關係は全くなくなるのである。併し此制度の下に於ては、荷主はコンファレンス外の船に積荷をなさざることを、契約上の義務として負擔するのであるから、此制度が荷主拘束手段として役立つことは、運賃延戻制と同一である。只、荷主の船主に對する絶對的の援助は、契約上の義務として負擔するものであるが故に、契約の解除と共に此義務も當然消滅するは言ふまでもなき所である。従つて荷主はコンファレンスの拘束より免れんと欲するならば、約定の豫告期間を以て契約の終了を通告し、其期間の終了と共に何等金錢上の利益を放棄することなくして、その拘束より免るゝことが出來、運賃延戻制の場合の如く金錢上の利益がコンファレンスに保留せられ居るが爲め、いつまでも船主に拘束せらるゝと云ふ關係は起らない。かくの如く、この一般契約制の場合に於ては、荷主をして全般的にコンファレンスの羈絆より脱し得る機會を得しむるのであるから、従つて又コンファレンス外の世界運業者をして此處に新たに定期船事業を開始する機會を得しむることとなる。故に、此點に於て此制度は、運賃延戻制による獨占の下に於ける



が如きコンファレンスの横暴を控制する作用がある。

併し乍ら、此契約制に於ては、前述の如く、荷主毎に契約の内容を區々にして締結するものではなく、同一なる一般的内容を有する契約を締結するのであるから、その内容を決定するに就いて、荷主側の一般的意見を代表する機關がなければならぬ。故に帝國海運委員會は、廣く契約制の採用を勧告すると共に、此制度實行の前提として荷主側の綜合的意見を代表する機關たる所の荷主組合の成立を勧告して居る。

## 一〇

コンファレンスに對立する團體として、關係荷主が組合を組織すると云ふことは、右の一般契約制なるものを行ふについて必要であるばかりではなく、一般契約制を行はない場合でも、コンファレンスの專横を控制する一策として極めて適當なるものである。コンファレンスの弊害は、主として、海運業者がその團體的勢力の下に於て、孤立せる荷主を個々に取引の相手方とするより生ずるのである。故に一九〇九年の勅定調査委員會も、『コンファレンス組織に有り勝ちなる横暴の主なるものは、縦ひ悉くでなくとも、その大部分は、かくの如き商人及び荷主の側に於ける對立的組合によりて除去することが出来る』<sup>1)</sup>として、この組合の成立を最も力を入れて勧告したのである。(註)而して帝國海運委員會も亦、『吾々が委員として、過ぐる二年間に、荷主と船主と

1) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. I, p. 85.

の間に起りたる問題を取扱つて得たる經驗は、十分にこの(勅定委員會の)記述を確めた、それ故に吾々は之を強く裏書きするのである』<sup>1)</sup>と言ひて、一般に廣く荷主組合の成立せんことを希望して居る。

(註) 一九〇九年の海運同盟勅定調査委員會が、コンファレンスに對立する所の荷主側の組合の成立を勸告するに至りたる理由は次の如くである。

『(一)、特定の荷主の利害とコンファレンスの利害とは、相背馳するにしても、之を全般的に觀察すれば、荷主と船主との間には利害を共通にする所の一つの關係がある。(故に) 船主等は、彼等が取らんとする所の如何なる行動に於ても、(當該航路に於ける)貿易(關係者)の集合的意見を確め、且つ之を考慮に入れなければならぬ。(二)、商人達と船主達との間には、立法によりて適切に解決し得ずして、(相互の)協商と妥協とによる解決に委ねられねばならぬ所の重要な問題が、多數にある。然るに、船主達はコンファレンスを組織して相結合し、集合的取引より生ずる所の強大なる勢力を有て居る。此勢力は、多くの場合に於て、聯合を組織して居ない個々の商人及び荷主が、之に對抗し得ざる所のものである。(三)、このコンファレンス組織に有り勝ちなる横暴の主なるものは、縦ひ悉くでなくとも、その大部分は、かくの如き商人及び荷主の側に於ける對立的組合によりて除去することが出来るものと思ふ。且つ、關係當事者の正當なる努力によりて、防止せられ除去せられ得べき弊害に對しては、國家がその防止除去の爲め干渉することを以て一般的に認ましからぬものと思ふ。(四)、吾々委員が確信を以て此見解をとるに至つたのは、コンファレンス航路の經營に當つて居る船主の大多數は、貿易促進の希望に燃ゆる公共的精神に富む人々なることを信ずるによる。(五)、商業會議所は、此種の問題に於ては、コンファレンスに對し満足なる協商をなし得る團體とは思はれない。(其理由は)、各個の商業會議所の利害關係は、多數の貿易航路の上に擴がつて居る。商業會議所が貿易航路の種類に従つて各部に分れ得る程大なるものであつても、その各部の仕事は海運關係事務に限局するものではない。従つて(此問題に)熱中するの機會に乏しい。又、各商業會議所の會員は特定の地方又は地域に限

1) Final Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System, p. 23.

局して居る。(然るに、此問題に關して)必要とする所の組合は、全國の各港から一定の航路に貨物の輸送をなす所の總ての荷主の結合的行動を可能ならしむる様なものでなければならぬ。(六)、荷主組合又はその委員とコンファレンス所屬會社との協商的行動は、荷主と船主との間のより善き理解に導き、双方の側の規則と義務とを確定して、その軋轢の除却に導くであらうと思ふ。(七)、此方法による規則及び延戻條件の確定は、總ての航路に關して劃一なる條件を固定的に規定する所の如何なる立法よりも、異れる情況に應じて變通し得る自由を多く殘すものである。<sup>1)</sup>

而して、かゝる荷主組合成立の曉に於て、それがコンファレンスと協商すべき主なる事項として、右の勅定調査委員會が示す所のものは、賃率及び貨物分類の協議、出帆の期日、回数、及び港、運賃延戻の諸條件等であつて、且つ從來船主の德義上の事柄とせられて居る所の、廣告當日に於ける出帆の勵行、船主計算に於ける貿易の廢止、賃率の均等、運賃戰爭の場合に於ける忠實なる荷主の保護、賃率引上の豫告等も、船主の義務として、コンファレンスと荷主組合との契約に於て規定せらるべきものとして居る。<sup>2)</sup>

海運業者の側には、一つの航路に一つのコンファレンスがあるが如くに、荷主の側に於ても、一つの航路に關係を有つ總ての荷主が團結して、その航路に於ける海運業者のコンファレンスに對立する所の組合を組織し、海運に關する主要なる取引事項が、此等双方の團體的代表者の協議によりて決定せらるゝことゝなるならば、確にコンファレンスの弊害は大に除却せらるゝことゝなるであらう。併し乍ら、商業社會の實際に於ては、荷主の側に於て、此目的を以て關係航路の總ての荷主を包容する所の組合、而も代表權を有つ組合を組織することは頗る困難である。船主

1) Report of the Royal Commission on Shipping Rings, Vol. I, p. 85 .

2) ibid., Vol. I, p. 87.

の側はその利害關係が概ね一致して居るけれども、荷主の側は必ずしも總ての利害關係が一致して居ない。否寧ろ、同一航路の貿易に於ては、荷主の側は相互に利害關係の相反することさへある。そればかりではなく、荷主相互の間には商業上の嫉視があり、營業上の秘密が漏れることの虞れもある。故に、荷主側に組合を組織することは、單にコンファレンスに對抗する上より云へば、必要でもあり有益でもあるのであるが、荷主個々の營業の上より云へば、必ずしも有益であるとは云へない。従つて、荷主側の組合の成立は、例外的場合を除き、一般には甚だ困難なる事柄である。それは、先に勅定委員會が、かゝる組合の成立を極力勸告したに拘はらず、其後二十數年を経過するも、此種の組合にして有力なるものは只の二つだけしか新たに成立しなかつたのに見ても明かである。故に、帝國海運委員會は、コンファレンスの弊害を控制する方法として、又前述の一般契約制を採用するが爲めのその代表機關として、この荷主組合の成立を勸告すると共に、それが當該航路に於ける總ての荷主を包容し難き場合を考慮し、その場合に處する方法として、選擇制度なるものゝ採用を勸告した。

## 二

選擇制度 (Optional alternatives system) と云ふのは、私が假に名づけた名稱であつて、帝國海運委員會の報告書に、If, however, the rebate and agreement systems were instituted side by side

in the trade as optional alternatives,<sup>1)</sup>……と云ふ言葉があるより思ひ付いたものである。右の報告書は、此制度について次の如くに曰ふ。

『吾々は、契約制を（運賃延戻制の）代用として採用することにより、運賃延戻制に關するこの錯綜せる問題の解決を——少くとも其解決への大通りを——見出し得るこの結論に達した。運賃延戻制は明かに根據ある反對を容るゝ餘地あり、契約制も亦均しく或反對（荷主の全部をこの制度の下に包括するは困難であるとのコンファレンス側の反對）を容るゝ餘地あるけれども、吾々は、荷主に對し平常（此二つの制度の何れか一方の）選擇を與ふべきことを勧告する。個々の荷主は、（イ）確定期間の契約によりて、又は、終期を定むる方法を附したる不確定期間の契約によりて、自らを拘束するか、若しくは、（ロ）運賃延戻制の下に留まるか、を選擇すべきことゝするのである。此二つの制度は、それ故に、同時に行はれ得るのであるが、總ての荷主はその何れか一方によりて束縛せらるゝことゝなる。<sup>2)</sup>』

選擇制度と云ふのは、かくの如く、一般契約制と運賃延戻制とを併用し、荷主をして各々その便宜に従ひ、その何れか一方を選擇せしむる制度である。故に此制度は、荷主の側に於て代表權を有つ組合が成立するならば、その組合が縦ひ荷主の全部を包容することなく、又縦ひ大多數の荷主をすら包容することなくとも、有力なる荷主の大部分を包容するものでありさへすれば、此

- 1) Final Report of the Imperial Shipping Committee on the Deferred Rebate System, p. 25.
- 2) *ibid.*, p. 22.

組合とコンファレンスとの間に、前述したるが如き運送の一手委託に關する契約の項目内容を協定することによつて、之を實行することが出来る。即ち、一般の荷主は、この一手委託の契約に同意であるならば、コンファレンス所屬會社とこの契約を締結し、若し之を不便とするならば従前通りの運賃延戻制によりて運送を委託するのである。而してコンファレンスにとりては、その何れによるも荷主の絶對的後援を期待し得て、確實なる基礎によりて營業を營むことが出来る。故に此制度は、荷主にも船主にも双方にとりて便利でもあり有益でもあると共に、契約制が併用せらるゝ結果として、コンファレンスの專横を控制するの利益があると云ふのである。

一般契約制に於ては、前述の如く、正味運賃を支拂ふのであつて、一定の期間の後に拂戻さるべき何等の金額がコンファレンスの側に保留せられて居るのではない。従つてコンファレンスは金銭上の利益の抑留を以て契約に違反したる荷主に制裁を加ふるの方便を缺いて居る。故に、帝國海運委員會は、一般的にこの契約制又は前述の撰擇制を採用する場合には、その契約に制裁規定を設けて、運賃延戻制の場合に於ける條件不履行の荷主に課する金銭的制裁と均等なる金銭的制裁を、違約金其他の形式に於て規定するの必要があると認めて居る。即ち曰く、

『若し荷主に對して(運賃延戻制と契約制との間に)純然たる撰擇の自由が與へらるゝならば、何れの一方の制度によるも、その經濟上の正味の結果が、換言せば、正味の運賃と、何れもの

制度に於ける條件の違反に對する正味の責任との關係が、同一となる様に、特別の注意が拂はれなければならぬ<sup>1)</sup>』

二二

右に述べたる所は、帝國海運委員會が決議したる、コンファレンス及び運賃延戻問題に對する一般的解決策である。而して尙之に附け加へて其報告書には次の如くに曰ふ、

『吾々は、(延戻制と契約制との)二つの制度の選擇を強要する所の立法を勧告しない。既に示したるが如く、貿易業者と海運業者との各々の團體の間の協商は、運賃延戻制、契約制又は此等二つの間に與へらるゝ撰擇制より生ずる如何なる問題に就いても、一般に、了解と合意によりて解決するに必要な手段を見出すであらう、と云ふのが吾々の見解である。(兩團體の)合意が成立しないと云ふ例外的場合に處する爲めには、勅定委員會の多數意見書と少數意見書との兩者によりて勧告せられたるが如く、當事者の一方の請求によりて之が調停をなすの權限を有し、又、當事者雙方の請求によりて仲裁をなすの權限を有する所の獨立の機關に、之を懇ふるの道を開くを以て足るであらうと思考する<sup>2)</sup>』

而して、かくの如き調停仲裁機關として帝國船舶院(Imperial Shipping Board)なるものを設立せんことを建議した。

1) *ibid.*, p. 22.

2) *ibid.*, p. 26.

濠洲聯邦政府對英濠コンファレンス問題の解決も、亦右の一般的解決策によるべきものとして、帝國海運委員會は、撰擇制度を採用せんことを勸告した。即ちコンファレンスは撰擇制度を採用し、聯邦政府官營船は一般契約制を採用し、而してコンファレンスは荷主が官營船に積荷をなしたるを理由としてその荷主の延戻金請求權を失はしむることなく、聯邦政府も亦荷主がコンファレンス船に積荷をなしたることを以て契約に對する違反と認めざることを、聯邦政府とコンファレンスとの間に於て協約をなさんことを勸告したのである。<sup>1)</sup>かくて、帝國海運委員會は、輸出航路に於ける運賃延戻制を法律を以て禁止せるが爲め、自らはコンファレンスに加入し得ざる立場にある所の聯邦政府官營船に對して、コンファレンスと和協的に營業をなし得る途を指示し、他方、コンファレンスに説いて官營船を事實上之に加入せしめたるご同一の待遇を與へしむることとしたのである。故に此問題は、帝國海運委員會の調停により、双方共その勸告を容れて圓滿なる解決を遂ぐることを得た。

英吉利はコンファレンスについて頗る錯綜せる問題の多くを有する國である。故に曩に海運同盟勅定調査委員會を設けて、之に對する根本的政策の研究に當らしめたのであるが、その調査の結果は、多數意見書も少數意見書も、立法的手段を以て之を解決するを不可なりと認め、當業者

1) *ibid.*, p. 25.

2) Australian Industries Preservation Act, 1906—10.



雙方の協商妥協によりて解決するを以て最も適當であるとして、其方法を示し、國家機關は單にその解決を助成し調停するに努力するも、それ以上に出づべきものではないとした。帝國海運委員會に至つては、其設立の趣旨は、『海上運賃、海上施設及び海運事情に就いての利害當事者の苦情を研究し』て、其適當なる解決策を報告するにあるのであるから、之はコンファレンス問題に就いて必ずしも調停的任務を帯びて生れたものではないのであるが、而もその全體の態度が頗る調停的なるは、此問題に對する解決策として報告したる所、並びに、その英濠コンファレンス問題に對する解決の態度によりて明かであらう。故に此等二委員會の見解及びそれが實際問題に對して取りたる處置を通じて見れば、英吉利のコンファレンスに對する態度の調停的のものなるは疑ふの餘地なき所である。